

دور البحرية العربية في البحر الأحمر

محمود عزمي

كشف حرب ١٩٧٣ أهمية الدور الاستراتيجي الذي يمكن ان تلعبه القوة البحرية العربية في الصراع العربي - الاسرائيلي ، كأداة لممارسة « الخنق الاستراتيجي » الفعال ضد رثة اسرائيل الجنوبية « ايلات » ، ليس بصورة مباشرة عند مضائق « تيراز » كما حدث عشية حربي ١٩٥٦ و ١٩٦٧ ، وانما بصورة غير مباشرة في عمق البحر الاحمر عند « باب المندب » .

وكشف هذا الدور للبحرية العربية ، في الوقت ذاته ، الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر بالنسبة للعرب هجوميا ودفاعيا في صراعهم ضد عدوهم الرئيسي ، وهو الكيان الصهيوني الاستعماري في فلسطين . فضلا عن اهميته في تأمين المناطق الداخلية من الارض العربية البعيدة نسبيا عن المحيط الهندي والبحر الابيض المتوسط ، والتي تحتوي على ثرواتهم البترولية والاقتصادية الرئيسية ، كما تشكل في الوقت نفسه عنقها الدفاعي الاستراتيجي . ففي البحر الاحمر تستطيع البحرية العربية ان تفرض حصارا اقتصاديا خطير النتائج على اسرائيل ، الامر الذي يشكل اداة ردع قوية كافية ، يمكن ان تصبح ورقة ضغط ومساومة في ايدي العرب في صراع الارادات الاستراتيجية بينهم وبين اسرائيل ، اذا ما توفرت لها ظروف الممارسة السلمية ضمن استراتيجية عربية عليا مدروسة جيدا . وفي البحر الاحمر تستطيع البحرية العربية تأمين عمق مصر والسودان والسعودية ضد اي ضربات اسرائيلية استراتيجية محتملة في المستقبل ، خاصة عندما يدخل « الردع النووي » المنطقة بشكل متبادل بينهم

وبين اسرائيل ، وتنشأ اهمية الاحتفاظ بالقدرة على توجيه ضربة ثانية بواسطة صواريخ تطلق من غواصات او زوارق او سفن تطوف في البحر الاحمر ضد الاهداف العربية الحيوية في العمق المصري او السعودي مثلا . وكذلك ضد الضربات الثأرية الاقل خطورة التي تستخدم رؤوسا حربية تقليدية ، او العمليات الفدائية الرادعة التي قد تقوم بها وحدات اغارة من « الكوماندوس » البحري الاسرائيلي .

وفي البحر الاحمر تستطيع البحرية العربية ، ضمن ظروف وشروط قوة معينة ، ان تؤمن حرية الملاحة للسفن ناقلة البترول العربي من ميناء « ينبع » الذي سيمتد اليه مستقبلا خط انابيب من مناطق انتاج النفط في وسط شبه الجزيرة العربية ، والتي ستعبر به قناة السويس او تفرغه في خط الانابيب المصري عند « السخنة » على الشاطئ الغربي لخليج السويس ، الذي ينقل النفط الى شاطئ البحر الابيض المتوسط قرب الاسكندرية كوسيلة داعمة ، واحتياطية في الوقت ذاته ، لقناة السويس كطريق رئيسي لنقل النفط .

لكل هذه الاسباب ، التي تناولنا العديد من تفاصيلها في دراسة سابقة عن « الضرورة الاستراتيجية للسيطرة العربية على البحر الاحمر » (١) ، يجب ان يتوفر للارادة الاستراتيجية القومية العربية متطلبات القوة البحرية القادرة على تأمين هذه الاهداف الاستراتيجية الهجومية والدفاعية .

الاطار الاستراتيجي للقوة البحرية العربية :

ومن المتطلبات الحيوية لنجاح تشكيل واستخدام القوة العسكرية بصفة عامة والقوة البحرية بصفة خاصة ، باعتبار انها مجال بحثنا هذا ، ليس فقط البحث في نوعية وحجم تسليح هذه القوة وكيفية تنظيم استخدامها من حيث توزيعها وقيادتها واسلوب عملياتها وتكتيكاتها القتالية الخ . وانما ايضا ، وفي الاساس ، ضرورة تحديد ومعرفة الازمات والظروف والشروط الاستراتيجية الملزمة والملائمة لنجاح استخدام هذه القوة ، والتي على ضوئها يتحدد في واقع الامر (او هكذا يجب ان يكون) نوعية التسليح والتنظيم واسلوب العمليات . وذلك بحكم ان الاستراتيجية العسكرية السامية انما تنبع في خدمة الاستراتيجية العليا الصحيحة التي تعمل في اطارها ، وان ادارة العمليات والتكتيك يتبع الاستراتيجية العسكرية وليس

١ - راجع مقال « السيطرة العربية على البحر الاحمر ضرورة استراتيجية » ، شؤون فلسطينية العدد ٦٦ ، ايار (مايو) ١٩٧٧ ، صفحات ٩٦ - ١٠٩ .

العكس • ولقد كان احد الاسباب الرئيسية للفشل العسكري العربي المتكرر من قبل ، في حروب ١٩٤٨ و ١٩٥٦ و ١٩٦٧ ، عدم وجود استراتيجية عليا عربية واضحة الاهداف ، ومن ثم عدم وجود استراتيجية عسكرية محددة بدقّة ، وبالتالي كانت القوة العسكرية العربية عفوية في تسليحها وتنظيمها واسلوب استخدامها ، في واقع الحال ، او لم تحكمها خطة استراتيجية عامة محددة بدقة وعلى اسس موضوعية سليمة في معظم الاحوال • وكان ذلك احد العوامل الرئيسية التي ادت الى اختلال ميزان القوى العسكري العربي - الاسرائيلي من الناحية العلمية ، الى جانب العوامل الاخرى المتمثلة في عدم الحشد الكامل للقوى العسكرية العربية في المكان والزمان المناسبين ، وفي ضعف المقدرة التنظيمية والقيادية الذي افقد الوسائل العسكرية العربية الكثير من امكاناتها الحقيقية الكامنة ، وذلك على الرغم من تفوق ، او تقارب ، كثير من العناصر المادية المكونة لميزان القوى العسكري بين الطرفين كميًا ونوعيًا •

ولذلك فان تشكيل واستخدام القوة البحرية العربية في البحر الاحمر يجب ان يتم ضمن فهم واقعي سليم للحقائق والمعطيات الاستراتيجية المحيطة به وبانصراف العربي - الاسرائيلي ، على كلا المستويين المحلي والدولي ، وعلى ضوء الخبرات التاريخية التي افرزها واقع مجرى الصراع منذ نهاية حرب ١٩٤٨ • ويمكن ان نجمل هذه المعطيات والحقائق الاستراتيجية في النقاط التالية :

١ - ان البحر الاحمر كمسرح لممارسة « الردع » او « العنف المسلح المباشر » ضد اسرائيل ، باعتبارها العدو الرئيسي للامة العربية في المنطقة ، لا ينفصل عن بقية المسارح الجغرافية - الاستراتيجية للصراع • ومن ثم فانه يخضع للحسابات الاستراتيجية ذاتها المتصلة بمواقف القوى الدولية من قضايا هذا الصراع في المراحل المختلفة التي يجتازها ، ولا بد من اجراء تقييم مسبق لاي عملية فيه على اساس التوقعات الخاصة بمختلف المواقف الدولية ، في ظل تحديد سليم ودقيق للقوى الصديقة والقوى المعادية والقوى المحايدة ، او التي يمكن تحييدها • وفي الوقت نفسه يتم تحديد الموقف من القوى المحلية غير العربية في المنطقة (مثل اثيوبيا) ، على ضوء المعيار ذاته المستخدم في تصنيف موقف القوى الدولية ، وهو الموقف من اسرائيل وعدالة القضية العربية عامة والفلسطينية خاصة في الصراع ضدها •

٢ - أن اي مواجهة عربية لاسرائيل تجري في البحر الاحمر ، سواء اتخذت شكل « الردع » (مثل فرض الحصار عند « باب المندب » مثلا) ، او سلكت سبيل مواجهة مسلحة محدودة المكان والزمان ، يجب ان تتم ضمن تحسب كامل واع من حيث التخطيط الاستراتيجي والعملياتي واعداد وسائل القوة المستخدمة

والاحتياطية . لاحتمال تحول المواجهة المذكورة الى مواجهة شاملة مع القوة الاسرائيلية ، في مسرح اخر للعمليات مثل سيناء ، او البحر الابيض المتوسط او الاثنين معا . ففي عام ١٩٥٦ لم تبدأ العمليات العسكرية الاسرائيلية لرفع الحصار البحري عن مضائق « تيران » على محور « ايلات - شرم الشيخ » ، وانما بدأت بهجوم ثانوي مخادع على ممر « متلا » ومحور « الكونتلا - نخل - متلا » الجنوبي . اعقبه هجوم رئيسي على « ابو عجيلة » موقع الدفاع الاساسي على المحور الاوسط الممتد من « ابو عجيلة » حتى قناة السويس عند « الاسماعيلية » مروراً بجبل « لبنى » و « بيرجفجافة » ، ثم هجوم اخر على « رفع » وقطاع « غزة » و « العريش » على المحور الشمالي حتى « رمانة » ومشارف « القنطرة شرق » . ثم جاءت عملية اللواء الميكانيكي التاسع الزاحف عن « ايلات » نحو « راس نصراني » و « شرم الشيخ » عبر « رأس النقب » و « نويبع » و « نهب » كعملية ثانوية تكميلية . وفي عام ١٩٦٧ شكلت عملية اخلاء قوات الطوارئ الدولية من « شرم الشيخ » و « راس نصراني » واعادة فرض « الذئق الاستراتيجي » على مضائق « تيران » ضد اسرائيل . الشرارة الرئيسية للحرب العربية - الاسرائيلية الثالثة . واعتبرت انقطاع الاعلامسي والتبرير الدعائي الاساسي للمناورة الخارجية الاسرائيلية اللازمة لتنظيم المناورة الداخلية . المتمثلة في العدوان الاسرائيلي الشامل على كل من مصر وسوريا والاردن . ورغم ذلك لم تباشر القيادة العسكرية الاسرائيلية اي نشاط هجومي بري او جوي ضد منطقة « راس نصراني - شرم الشيخ » او حتى المحور الجنوبي كله خلال المرحلة الرئيسية الاولى من الهجوم الاسرائيلي على سيناء . وذلك على خلاف توقعات القيادة العسكرية العليا المصرية ، التي كانت تتوقع طوال المرحلة الاخيرة السابقة انشرب القتال وقوع هجوم رئيسي فسي منطقة خليج « العقبة » والمحور الجنوبي يستهدف اعادة فتح الملاحه في مضائق « تيران » ضد اضرار عملية عسكرية محدودة نسبيا تتم على هذا الجزء من مسرح العمليات في سيناء . ولذلك حشدت معظم التشكيلات المدرعة والميكانيكية على المحور الجنوبي . حتى تستطيع توجيه ضربة مضادة من منطقة « الكونتلا » والمناطق القريبة منها تستهدف الالتفاف حول مؤخرة القوات الاسرائيلية المتقدمة على طول خليج « العقبة » نحو « شرم الشيخ » وقطع طريق « ايلات - بشر السبع » تمهيدا لاحتلال « ايلات » نفسها بعد ذلك والقضاء على قاعدة عمليات هذه القوات . وقد ساعدت اجراءات الخداع الاستراتيجي الاسرائيلية على خلق هذه القناعة لدى القيادة المصرية وتدعيمها بقوة في الايام السابقة مباشرة لعدوان ٥ حزيران (يونيو) ٦٧ ، بما تضمنته من حشود هيكلية في المنطقة وتكثيف لطلعات طائرات الاستطلاع فوق خليج العقبة و « شرم الشيخ » . ثم جاء الهجوم الرئيسي على المحور الشمالي عبر « خان يونس -

رفع « نحو » العريش » ، يسانده هجوم اخر على « ابو عجيلة » والمنطقة الممتدة بينها وبين « العريش » ، واثّر نجاح اختراق خط الدفاع الاول اندفعت الارتال المدرعة الرئيسية نحو مؤخرة المحور الجنوبي عند «نخل» و «بيرتمادة» المتجمعة « متلا » و « الجدي » في حركة اقتراب غير مباشر ضد القوات الرئيسية المتجمعة في اجزائه الامامية ، ادت الى قلب توازنها الاستراتيجي وقطع طرق مواصلاتها وسبل انسحابها وضرب قواعدها الادارية ومراكزها القيادية ضمن ظروف سيادة جوية شبه كاملة ، وفرتها الضربة الجوية الاولى المفاجئة ، ومن ثم قضي على الجزء الرئيسي من هذه القوات ، وتم احتلال « شرم الشيخ » بعملية انزال بحري بسيطة في نهاية العمليات بعد انسحاب القوات المصرية منها ! وهكذا تؤكد لنا الخبرة التاريخية الاستفادة من حربي ٥٦ و ٦٧ ان الرد الاسرائيلي على « الخنق الاستراتيجي » العربي في البحر الاحمر ، كان يتم دائما في صورة حرب شاملة لا تتخذ بالضرورة من الموقع الجغرافي لمسرح العمليات الذي يحدث فيه « الخنق الاستراتيجي » مجالا مباشرا او رئيسيا للعمليات العسكرية المضادة . اما في حرب ١٩٧٣ ، فقد جاء حصار « باب المندب » ضمن الاطار العام لاخذ المبادرة الاستراتيجية من جانب العرب ، وعملت البحرية الاسرائيلية على الرد عليه بصورة غير مباشرة في صورة هجمات تكتيكية متوالية منذ اليوم الاول للحرب في البحر الابيض المتوسط ضد القطع البحرية المصرية من « بورسعيد » حتى مشارف « الاسكندرية » عند « ابو قير » . فضلا عن استخدام حالة تطويق جزء من الجيش الثالث في السويس والقطاع الجنوبي من جبهة القناة كرقعة مساومة من اجل السماح بمرور المؤن اليه مقابل تخفيف ورفع الحصار عن « باب المندب » . وبطبيعة الحال لو لم تحدث هذه الحالة المترتبة على ثغرة « الدفرسوار » وتطويرها ضمن ظروف وقف اطلاق النار ، لكان من الممكن للقيادة المصرية ان تحصل مقابل رفع حصار « باب المندب » على تنازلات اسرائيلية افضل . وفي النتيجة الاخيرة يتضح لنا ان الاستفادة الفعالة من ممارسة « الخنق الاستراتيجي » في البحر الاحمر ، المترتب على السيطرة العربية البحرية القوية فيه . تتطلب توفر عناصر القوة والردع العربيين بصورة متكاملة الاركاز والقدرة على التصدي لاعمال الرد الاسرائيلي المباشر وغير المباشر ، الجزئية أو الشاملة ، حتى لا تتحول محاولة ممارسة « الخنق الاستراتيجي » المطلوب الى شبه مغامرة استراتيجية تعتمد على مجرد « ضربة الحظ » كسبيل الى نجاحها ، وذلك ضمن ميزان القوى القائم حاليا ، وفي المستقبل المنظور ، بين العرب واسرائيل في مجال القوة العسكرية .

٣ - يقول الكاتب الاستراتيجي الاميركي ، المتخصص في شؤون الحرب البحرية ، « برنارد برودي » في مجال تعريفه لهدف الاستراتيجية البحرية « ان الهدف الذي نرمي اليه من كل العمليات البحرية ، اذا استثنينا ضرب الاهداف

الارضية من البحر بغللات نيران مدفعية السفن الحربية من البحر (وهذا ليس من الواجبات الرئيسية للقوات البحرية . ولكنه واجب ثانوي يطلب منها احيانا في ظروف خاصة) . هو تمكين سفن الشحن التي تحمل معظم احتياجات الجنود من حرية الملاحة وتأمين تحركاتها عبر البحار » ٠ (٢)

أي أن الهدف الرئيسي من الاستراتيجية البحرية هو قطع طرق مواصلات واعداد العدو البحرية وتأمين طرق المواصلات البحرية الصديقة ، فضلا عن القيام باغارات بحرية على الاهداف الارضية او انزال برمائي صغير او كبير يخدم المخطط العام للعمليات البرية التي تحسم الصراع المسلح . وهذا يعني ان العمليات البحرية لا تحقق تأثيرا ملموسا على النشاطات الحربية لكلا الطرفين الا في فترة زمنية طويلة نسبيا . وذلك حتى يبدأ نقص الموارد الاقتصادية والعسكرية اللازمة لادارة العمليات الحربية المختلفة يؤتي ثماره ، خاصة وان وسائل النقل والامداد الجوي الحديثة يمكن ان تسد النقص الجزئي لهذه المتطلبات في المدى القصير نسبيا . ما دام الخصم لا يزال يملك قدرًا معقولًا من حرية استخدام وسائل النقل الجوي في ظل عدم سيطرة الطيران المعادي على اجوائه .

ولما كانت فترات الصراع المسلح الشامل بين العرب واسرائيل لا تستمر لفترة طويلة . تسمح للحرب البحرية ان تؤتي ثمارها الاستراتيجية بصورة فعالة مباشرة على مجرى الصراع . وذلك للظروف الدولية والمحلية الخاصة التي تحيط بالحروب العربية - الاسرائيلية . خاصة وان معظم الامداد البحري بالنسبة لكلا الطرفين . يتم بسفن تابعة للقوى الدولية الكبرى التي لا يمكن التعرض لها عسكريا بدون تحسب العواقب الدولية المترتبة على ذلك . (باستثناء حرب ١٩٤٨ التي لم تكن تسمح بحسم في فترة قصيرة مثل حربي ٥٦ و ٦٧ . والتي كان العرب لا يشكون فيها وسائل كافية لممارسة استراتيجية بحرية فعالة) . ولذلك كانت العمليات البحرية في حروب ٤٨ و ٥٦ و ٦٧ محدودة وقليلة التأثير الى حد كبير على مجرى العمليات الحربية بالنسبة لكلا الطرفين (٣) . وفي حرب ١٩٧٣ اتاح استمرار الحرب فترة اطول نسبيا من حربي ٥٦ و ٦٧ فرصة افضل لاستخدام القوى البحرية من كلا الحائزين (على مستوى استراتيجي من جانب البحرية المصرية ومستوى تكتيكي من قبل البحرية

٢ - بروندي ، برنارد : الاستراتيجية البحرية . ترجمة سعد الدين صبور . دار الفكر العربي . القاهرة . ١٩٦٩ . صفحة ٥٠

٣ - راجع مقالنا عن « البحرية الاسرائيلية قبل وبعد حرب ١٩٧٣ » . شؤون فلسطينية عدد ٦٥ ، صفحات ١٠٣ - ١٠٩ .

الاسرائيلية) ، ولكن وقف اطلاق النار وبدء ترتيبات اتفاقية الفصل الاول للقوات على الجبهة المصرية ، حال دون الاستفادة الفعالة من الامكانات الاستراتيجية للحرب البحرية العربية ، وجعل من عملية حصار « باب المنذب » عملا ذا مغزى رمزي يشير الى بطلان مبدأ « الحدود الآمنة » ، الذي يشكل ركنا رئيسيا من اركان نظرية الامن الاسرائيلية ، الامر الذي يدخله في الواقع ضمن مجال استراتيجية الحرب العليا العربية ، اكثر مما يجعله عملا يدخل ضمن نطاق الاستراتيجية العسكرية للحرب ذات النتائج المؤثرة بصورة مباشرة على المجهود الحربي الاسرائيلي خلال فترة الصراع المسلح الشامل المعنية ، اي الحرب العربية - الاسرائيلية الرابعة . وهذا يوضح ان فاعلية استخدام القوة البحرية العربية ، خاصة على مستوى « الخنق الاستراتيجي » ، الذي يمكن ممارسته عمليا حتى الآن في البحر الاحمر اساسا (بسبب ميزان القوى الجوية الذي يتيح امكانية العمل بحرية افضل في البحر المذكور لاسباب سنعرضها تفصيلا فيما بعد) ، لا تؤتي ثمارها الاستراتيجية الا ضمن توفر ظروف حرب طويلة الامد نسبيا على الاقل ، او في ظل وجود قوة ردع عربية تكفل ممارسة هذه الوسيلة الاستراتيجية البطيئة التأثير من أجل الضغط على اسرائيل لتحقيق تنازلات حيوية مثلا ، دون التعرض لمخاطر حرب شاملة قصيرة الاجل نسبيا ، يفسد ، او يقلل ، توقفها السريع من فاعلية هذه الوسيلة . وهذا يعني ضرورة استمرار الاستراتيجية العربية العليا على طريق امتلاك وسائل قوة عسكرية رادعة وميزان قوى يميل لصالحهم دائما .

٤ - وعلى ضوء المقولة السابقة ، يتضح لنا ايضا ان ممارسة استراتيجية بحرية عربية متكاملة الاهداف ، على كلا المستويين الهجومي والدفاعي ، اي ممارسة قطع طرق المواصلات البحرية الخاصة بالعدو وتأمين طرق المواصلات العربية ، تعني في مسرح عمليات البحر الاحمر اعاقا او تعطيل الملاحة الاسرائيلية الى حد كبير ، مع توفر القدرة في الوقت ذاته على استمرار القدر الرئيسي من الملاحة العربية والدولية الصديقة عبر البحر الاحمر وخليج قناة السويس ، تحقيقا لمصالح تجارة النفط العربي وعائدات قناة السويس ، والا اصبح الضرر الاقتصادي متبادلا بالدرجة نفسها بين الطرفين (وخاصة بالنسبة لمصر) ، ومن ثم يفقد الخنق الاستراتيجي جزءا كبيرا من فاعليته . وهذا يتطلب ضرورة استعادة سيطرة مصر على الشاطئ الشرقي لخليج السويس . وكذلك على « شرم الشيخ » للحيلولة بين البحرية الاسرائيلية وبين التصدي (مهما كان حجمه وفاعليته) لحركة الملاحة في البحر الاحمر وخليج السويس . ولحرمان الطيران الاسرائيلي من مطاري « شرم الشيخ » و « الطور » في جنوب سيناء . ومن ثم اضعاف فاعليته نسبيا بسبب اضطراره للعمل من قواعد في فلسطين نفسها ، الامر الذي سيقترتب عليه اطالة مدى الطيران ، او على الاقل حرمانه

من تسهيلات الهبوط للتعويض بالوقود في هذه المطارات اثناء رحلة العودة الى اراضي الهبوط ، وبالتالي ستزداد القيود التقنية بالنسبة لعمليات الطيران الاسرائيلي فوق الاجزاء الاكثر جنوبا في البحر الاحمر . هذا في الوقت الذي ستنتمتع فيه الطائرات العربية بميزة استخدام المطارات واطاضي الهبوط الواقعة على طول الساحل الغربي للبحر الاحمر وخليج السويس ، او في العمق القريب منه . وهذا يعني توفر قدرة اكبر للطيران العربي على القيام بعدد اكبر من الطلعات الجوية بالقياس لقدرة الطيران الاسرائيلي في مثل هذه الظروف ، اي انه يستطيع ان يكثف من نشاطه الجوي فوق مسرح العمليات المذكور بصورة اكبر من الطيران الاسرائيلي ، حتى لو كان يستخدم عددا اقل نسبيا من الطائرات .

وبطبيعة الحال فان تأمين استمرار حركة الملاحة في قناة السويس ، الذي يشكل هدفا رئيسيا من اهداف العمليات البحرية والجوية العربية الاستراتيجية المتكاملة ، يتطلب توفر « حزام امن » ذي عمق ملائم لابعاد نار المعارك البرية عن الضفة الشرقية للقناة ، بحيث تدور هذه المعارك في عمق سيناء فيما وراء المرات شرقا ، وذلك حتى يضمن للدفاع الجوي على الاقل توفير قدر ملائم من الحماية للملاحة في القناة .

ميزان القوى البحري في البحر الاحمر :

وعلى ضوء ما اوضحناه آنفا من اعتبارات وحقائق وضرورات استراتيجية عامة متصلة باطار استخدام القوة البحرية العربية في البحر الاحمر بهدف احراز السيطرة الفعالة عليه هجوميا ودفاعيا ، وجعله احدي الوسائل الاستراتيجية القوية العربية المستخدمة في « حوار الارادات » الاستراتيجية الدائر بين العرب واسرائيل ، ننقل الآن الى بحث الخطوط العريضة لوسائل وامكانات الاستراتيجية العسكرية المباشرة وفي ادارة العمليات ومتطلبات نجاحهما بالنسبة للبحرية العربية في البحر الاحمر ، واول ما يصادفنا في مجال بحثنا هذا هو التعرف على ميزان القوى البحرية بين الطرفين عامة ، وفي البحر الاحمر خاصة ، من حيث الحجم والنوعية وامكانات الحشد والظروف الجغرافية - الاستراتيجية المحيطة بهذه القوى والتسهيلات الادارية والفنية اللازمة لاستخدامها بفاعلية . تشكل البحرية المصرية القوة البحرية الرئيسية في كلا البحرين الاحمر والابيض المتوسط . سواء بالنسبة للدول العربية الاخرى أو بالنسبة الى اسرائيل . وهي تضم نحو ١٧٥٠٠ ضابط وجندي ، فضلا عن نحو ١٥ الف جندي في الاحتياطي . وتتألف اسلحتها البحرية من الوحدات

التالية (٤) : ٥ مدمرات (destroyers) ، اربع منها سوفيتية الصنع من فئة « سكوري » وواحدة بريطانية الصنع من فئة « ز » ٠ والمدمرات من فئة « سكوري » تسمى « الناصر » و « الظافر » (وقد تسلمتهما البحرية المصرية في حزيران - يونيو - ١٩٥٦) و « دمياط » و « السويس » (وقد تسلمتهما البحرية المصرية في كانون الثاني - يناير - ١٩٦٢) وجميعها انزلت الى البحر عام ١٩٥١ ، وتم استبدال مدمرتين منهما باخريين من الفئة ذاتها ادخلت عليهما بعض التطويرات الاكثر حداثة بالنسبة للتسليح الثانوي والاسلحة المضادة للغواصات ، وذلك في نيسان (ابريل) ١٩٦٧ ٠ ويبلغ الوزن القياسي لكل من المدمرات الاربعة المذكورة نحو ٢٦٠٠ طن ووزنها في حالة التحميل الكامل ٣٥٠٠ طن ، وطول الواحدة منها ١٢٠ر٥ مترا واكبر عرض لها ١١ر٨ مترا وغطاسها ٤ر٦ مترا ٠ وكل منها مسلحة بتسليح رئيسي يضم ٤ مدافع عيار ١٢٠ مم ، اما بالنسبة للتسليح الثانوي المزدوج المهمة ، اي مضاد لكل من السفن والطائرات ، فالمدمرتان القديمتان مسلحتان بمدفعين عيار ٨٨ مم و ٨ مدافع عيار ٢٧ مم ، والمدمرتان الاحدث مسلحتان باربعة مدافع ذات اربع سبطانات عيار ٥٧ مم و ٤ مدافع ثنائية السبطانات من عيار ٢٧ مم ٠

وبالنسبة للتسليح المضاد للغواصات فان المدمرتين القديمتين مسلحتان باربعة اجهزة اطلاق قنابل اعماق ، والمدمرتين الاحدث مسلحتان بقاذفي اطلاق قذائف صاروخية ضد الغواصات لكل منهما ١٢ سبطانة ٠ كما ان المدمرتين القديمتين مسلحتان بعشرة قواذف طوربيد مضاد للسفن عيار ٥٢٣ مم ، والمدمرتين الاحدث مسلحتان بخمسة قواذف فقط للطوربيد ٠ ويمكن لكل مدمرة ان تحمل ٨٠ لغما بحريا ، وكل منها مجهز بثلاثة مراحل (غلايات) ، ومحركاتها توربينية ذات اجهزة ناقله للحركة ذات عمودي ادارة ، قوتها ٦٠ الف حصان ٠ وتصل سرعتها القصوى الى ٣٥ عقدة في الساعة ، ويبلغ مدى عملها ٤٠٠٠ ميل بسرعة ١٥ عقدة ، ويتألف طاقمها من ٢٦٠ ضابطا وبحارا ٠ وكل منهما مزودة بجهاز رادار بعيد المدى واخر تكتيكي وثالث لادارة نيران المدفعية ٠ (٥)

اما المدمرة الخامسة البريطانية الصنع من فئة « ز » والمسماة « الفاتح » ، فقد انزلت في حزيران (يونيو) ١٩٤٤ واشترتها مصر عام ١٩٥٥ ، حيث اجريت بها تجديدات قبل ان تسلمها البحرية المصرية في تموز (يوليو) عام ١٩٥٦ ، ثم اعيد تحديثها في بريطانيا وتسلمتها البحرية المصرية مرة اخرى في تموز (يوليو) ١٩٦٤ ٠ ويبلغ الوزن القياسي لهذه المدمرة ١٧٣٠ طنا ، ووزنها

في حالة التحميل الكامل ٢٥٧٥ طنا ، وطولها ١٠٦ر٨ مترا وعرضها ١٠ر٩ مترا وغطاسها ٢ر٥ مترا . وتسليحها الرئيسي ٤ مدافع عيار ١١٥ مم تستخدم ضد السفن أو الطائرات ، وتسليحها ٦ مدافع م/ط عيار ٤٠ مم ، ولديها ٤ قواذف قنابل اعماق ، وهي مجهزة بمرجلين ومحركاتها التوربينية ذات عمودي حركة وقوتها ٤٠ الف حصان ، وسرعتها القصوى ٢١ر٢٥ عقدة ، ومدى عملها ٢٨٠٠ ميل بسرعة ٢٠ عقدة ، ويتألف طاقمها من ٢٥٠ ضابطا وبحارا . وهي مزودة بثلاثة اجهزة رادار مثل سابقتها .

وبالاضافة الى هذه المدمرات الخمسة تمتلك البحرية المصرية ٣ فرقاطات (Frigates) بريطانية الصنع ، الاولى اسمها « طارق » ، انزلت الى البحر في آب (اغسطس) ١٩٤٢ ، وبيعت لمصر عام ١٩٤٩ . ويبلغ وزنها القياسي ١٤٩٠ طنا ، ووزنها بالحمولة الكاملة ١٩٢٥ طنا ، وطولها ٨٦ر٣ مترا وعرضها ١١ر٧ مترا وغطاسها ٤ر٢ مترا . وهي مسلحة باربعة مدافع عيار ١٠٢ مم و ٤ مدافع م / ط عيار ٤٠ مم ومدفعين م / ط ٢٠ مم ، و ٤ قواذف قنابل اعماق . وسرعتها القصوى ١٨ عقدة ، ومدى عملها ٤٥٠٠ ميل بسرعة ١٢ عقدة ، وطاقمها ١٨٠ رجلا والثانية اسمها « رشيد » ، انزلت الى البحر في كانون الاول (ديسمبر) ١٩٤١ . ومواصفاتها مماثلة للفرقاطة « طارق » باستثناء وزنها بالحمولة الكاملة الذي يبلغ ٢٢١٦ طنا ، ومدى عملها يصل الى ٧٧٠٠ ميل بسرعة ١٢ عقدة .

والفرقاطة الثالثة اسمها « بورسعيد » ، انزلت الى البحر في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ ، وبيعت الى مصر في تموز (يوليو) ١٩٥٠ ، واجريت لها اصلاحات وتجديدات في نيسان (ابريل) ١٩٥١ ، ويبلغ وزنها القياسي ١٠٠٠ طن ووزنها بالحمولة الكاملة ١٤٩٠ طنا ، وطولها ٨٣ر٢ مترا وعرضها ٨ر٨ مترا وغطاسها ٤ر٣ مترا . وهي مسلحة باربعة مدافع ١٠٢ مم ، ومدفعين م/ط ٢٧ مم ، وقاذفي قنابل اعماق ، وتبلغ سرعتها القصوى ٢٥ عقدة ، ومدى عملها ٢٠٠٠ ميل بسرعة ١٢ عقدة ، وطاقمها ١٤٦ رجلا .

ولدى البحرية المصرية ١٢ غواصة سوفيتية الصنع ، ستة منها من الفئة « ر » وستة من الفئة « دبليو » . والنوع الاول يبلغ وزنه على سطح الماء ١١٠٠ طن وتحت سطح الماء ١٦٠٠ طن ، وطول الغواصة ٧٥ مترا وعرضها ٧ر٣ مترا وغطاسها ٤ر٤ مترا . وقد بنيت الغواصات التي من هذه الفئة جميعا في الفترة من ١٩٥٨ الى ١٩٦١ ، وتسلمتها مصر في الفترة من ١٩٦٦ حتى ١٩٦٩ . وهي مسلحة بستة انابيب طوربيد عيار ٥٢٣ مم في المقدمة ، ومجهزة بمحركي ديزل قوتها ٤٠٠٠ حصان ومحركين كهربائيين قوتها ٢٥٠٠ حصان ، وسرعتها

القصى ١٧ عقدة فوق سطح الماء و ١٤ عقدة تحت سطح الماء ، ومدى عملها ١٢ الف ميل بسرعة ٨ عقدة فوق سطح الماء ، ويتألف طاقمها من ٦٥ ضابطا وبحارا . وتتميز عن الفئة « دبليو » بأنها أحدث منها وذات برج قيادة أكثر تطورا ، وكذلك جهاز تسمع « سونار » أكثر حداثة .

والفئة « دبليو » تعد أقل حداثة من الفئة « ر » ، وقد بنيت منها في الاتحاد السوفييتي نحو ٢٤٠ غواصة في الفترة ما بين عام ١٩٥١ حتى عام ١٩٥٨ ، وقد تسلمت البحرية المصرية منها ٤ غواصات في حزيران (يونيو) ١٩٥٧ وثلاث أخرى في كانون الثاني (يناير) ١٩٥٨ ، وواحدة أخرى في كانون الثاني (يناير) ١٩٦٢ ، ثم استبدلت اثنتان منها بغواصتين من الفئة « ر » في شباط (فبراير) ١٩٦٦ . ويبلغ وزن هذه الفئة من الغواصات فوق سطح الماء ١٠٣٠ طنا وتحت الماء ١١٨٠ طنا ، وطولها ٧٣٫٢ مترا وعرضها ٦٫٧ مترا وغطاسها ٤٫٦ مترا . وهي مسلحة بستة أنابيب طوربيد عيار ٥٣٣ مم ، أربعة منها في المقدمة واثنين في المؤخرة ، وتستطيع أن تحمل ١٨ طوربيدا أو ٤٠ لغما بحريا ، ولها الخصائص ذاتها بالنسبة للمحركات والمدى والسرعة ويتألف طاقمها من ٦٠ رجلا . وبالإضافة للغواصات يوجد لدى البحرية المصرية ١٢ « كورفيت » (Corvettes) مضادة للغواصات يطلق عليها اسم « قناصات الغواصات » من فئة « س و ١ » وقد بني نحو ٨٠ سفينة من هذا النوع منذ عام ١٩٥٧ ، وبدأت البحرية المصرية تتسلمها منذ عام ١٩٦٢ ، ويبلغ الوزن القياسي لها ٢١٥ طنا ووزنها بالحمولة الكاملة ٢٥٠ طنا ، وطولها ٤٢٫٣ مترا وعرضها ٦٫١ مترا وغطاسها ٢٫٨ مترا . وهي مسلحة بأربعة قوافل تطلق قذائف صاروخية مضادة للغواصات وبكل قاذف خمس سبطانات ، فضلا عن ٤ مدافع م/ط عيار ٢٥ مم ، ومجهزة بثلاثة محركات ديزل قوتها ٦٠٠٠ حصان وسرعتها القصوى ٢٩ عقدة ، ومدى عملها ١١٠٠ ميل بسرعة ١٣ عقدة ، ويتألف طاقمها من ٣٠ رجلا .

ويوجد لدى البحرية المصرية ١٣ زورق صواريخ سطح - سطح سوفيتية الصنع ، من نوعي « اوسا » و « كومار » . والنوع الاول بدأ انتاجه عام ١٩٥٩ ، ولدى البحرية المصرية منه ٨ زوارق بدأت تسلمها عام ١٩٦٦ ، وهو أكثر قوة من النوع الثاني ، الذي بدأت البحرية تسلمه عام ١٩٦٢ . ويبلغ الوزن القياسي لزوارق « اوسا » ١٦٥ طنا وفي حالة التحميل الكامل ٢٠٠ طن ، وطولها ٣٩٫٣ مترا وعرضها ٧٫٧ مترا وغطاسها ١٫٨ مترا ، وهي مسلحة بأربعة صواريخ سطح - سطح طراز « ستيكس » الذي يصل مداه الى ٤٥ كلم تقريبا ، بالإضافة لأربعة مدافع م/ط عيار ٣٠ مم ، وهي مجهزة بثلاثة محركات ديزل قوتها ١٣ الف حصان ، وسرعتها القصوى ٣٢ عقدة ، ومدى

عملها ٨٠٠ ميل بسرعة ٢٥ عقدة ، ويتألف طاقمها من ٢٥ رجلا ٠ اما زوارق « كومار » ، فقد بدأت البحرية المصرية تتسلمها عام ١٩٦٢ ، ويبلغ وزنها القياسي ٧٠ طنا وفي حالة التحميل الكامل ٨٠ طنا ، وطولها ٢٥ر٥ مترا وعرضها ٦ امتار وغطاسها ١ر٨ مترا ، وهي مسلحة بصاروخين سطح - سطح « ستيكس » ، بالإضافة لمدفعين م / ط عيار ٢٥ مم ٠ وهي مجهزة بأربعة محركات ديزل وسرعتها القصوى ٤٠ عقدة ، ومدى عملها ٤٠٠ ميل بسرعة ٣٠ عقدة ٠

وتمتلك البحرية المصرية ٣٦ زورق طوربيد ، ٢٤ منها سوفيتي الصنع من فئة « بي ٦ » ، بدأت تسلمها منذ عام ١٩٥٦ ، ويبلغ الوزن القياسي لها ٦٦ طنا وعند التحميل الكامل ٧٥ طنا ، وطولها ٢٥ر٧ مترا وعرضها ١ر٦ مترا وغطاسها ١ر٨ مترا ، وهي مسلحة بقاذفي طوربيد عيار ٥٢٣ مم ، فضلا عن ٤ مدافع م / ط عيار ٢٥ مم ، وتبلغ سرعتها القصوى ٤٣ عقدة ، ومدى عملها ٤٥٠ ميلا بسرعة ٣٠ عقدة ، وطاقمها ٢٥ رجلا ٠ و ٦ زوارق منها من فئة « شيرشين » السوفيتية الصنع ، بدأت البحرية المصرية تتسلمها في ١٩٦٧ ، ويبلغ الوزن القياسي لها ١٥٠ طنا وعند التحميل الكامل ١٦٠ طنا ، وطولها ٣٥ر٢ مترا وعرضها ٧ر١ مترا وغطاسها ١ر٥ مترا ، وهي مسلحة بأربعة قوافل فردية للطوربيد ، و ٤ مدافع م / ط عيار ٣٠ مم و ١٢ قنبلة اعماق ضد الغواصات ، وقوة محركاتها ١٢ الف حصان ، وسرعتها القصوى ٤١ عقدة ، وطاقمها ١٦ رجلا ٠ وهناك ٦ زوارق طوربيد يوغسلافية الصنع ، تسلمتها البحرية المصرية عام ١٩٥٦ ، ويبلغ وزنها القياسي ٥٥ طنا وعند التحميل الكامل ٦٠ طنا ، وطولها ٢٣ر٨ مترا وعرضها ٦ر٥ امتار وغطاسها ٢ر٤ مترا ، وهي مسلحة بقاذفي طوربيد ومدفع م / ط عيار ٤٠ مم ، وسرعتها القصوى ٣٦ عقدة ، وطاقمها ١٤ رجلا ٠ وقد سلحت البحرية المصرية بعض زوارق الطوربيد الصغيرة الحجم بقاذف صاروخي ذي ٨ سبطانات في مقدمتها ٠

وبالإضافة الى ذلك يوجد لدى البحرية المصرية ١٠ كاسحات الغام للعمل في اعالي البحار ، واثنان ساحليتان ، والنوع الاول توجد منه ست كاسحات من فئة « ٤٣ » (جميع الكاسحات سوفيتية الصنع) ، وقد بدأت البحرية المصرية في تسلمها منذ عام ١٩٥٦ ، ويبلغ الوزن القياسي لها ٥٠٠ طن وعند التحميل الكامل ٦١٠ طن ، وطولها ٥٨ مترا وعرضها ٨ر٦ امتار وغطاسها ٢ر١ مترا ، وهي مسلحة بأربعة مدافع م / ط ٣٧ مم وأربعة أخرى ٢٥ مم ، وسرعتها ١٧ عقدة ومدى عملها ١٦٠٠ ميل بسرعة ١٠ عقدة ، وطاقمها ٤٠ رجلا ٠

و ٤ كاسحات أخرى من فئة « يوركا » ذات الهيكل الفولاذي ، وقد تسلمتها مصر في عامي ١٩٧٠ و ١٩٧١ ، ووزنها القياسي ٥٠٠ طن وعند التحميل

الكامل ٥٥٠ طنا ، وطولها ٥٢.٥ مترا وعرضها ٩.٥ امتار وغطاسها ٢.٧ مترا ، وهي مسلحة بأربعة مدافع ٣٠ مم وسرعتها القصوى ١٨ عقدة .

أما كاسحتا الألغام الساحليتان فمن فئة « ت ٣٠١ » ، وسلمت لمصر عام ١٩٦٢ ، ويبلغ وزنها القياسي ١٣٠ طنا وعند التحميل الكامل ١٨٠ طنا ، وطولها ٣٩ مترا ، وعرضها ٥.٥ امتار وغطاسها ١.٥ مترا ، وهي مسلحة بمدفعين ٣٧ مم ورشاشين ، وسرعتها ١٧ عقدة ، ومدى عملها ٢٢٠٠ ميل بسرعة ١٠ عقدة ، وطاقنها ٣٠ رجلا . ولدى البحرية المصرية أيضا ١٦ سفينة انزال ، ١٠ منها من فئة « فيدرا » التي يبلغ الوزن القياسي لها ٣٠٠ طن وعند التحميل الكامل ٥٠٠ طن ويبلغ طولها ٤٧ مترا وعرضها ٧.٢٥ مترا وغطاسها ٢.١ مترا ، وسرعتها ١٥ عقدة .

و ٤ منها من فئة « م بي - س م ب - ١ » التي يبلغ الوزن القياسي لها ٢٠٠ طن وعند التحميل الكامل ٤٢٠ طنا ، ويبلغ طولها ٤٧ مترا وعرضها ٦.٣٠ مترا وغطاسها نحو مترين ، وسرعتها ١١ عقدة ، وهي سفن انزال دبابات وتستطيع ان تحمل معدات وزنها ١٥٠ طنا أو ٤ دبابات وتنزلها على الشواطئ الصالحة للعمليات البرمائية . وسفيتان من فئة « بولنوكني » التي يبلغ الوزن القياسي لها ٧٨٠ طنا وعند التحميل الكامل ١٠٠ طن ، وطولها ٧.٢٨ مترا وعرضها ١٠ امتار وغطاسها ٣ امتار تقريبا . وهي مسلحة بمدفعين م / ط عيار ٣٠ مم وقاذفي صواريخ مضادة للغواصات بكل منها ١٨ سبطانة ، وتبلغ سرعتها ١٨ عقدة ، وهي تعتبر سفينة انزال متوسطة تستطيع ان تنزل معدات وزنها ٣٥٠ طنا أو ٦ دبابات . اي ان اجمالي طاقة سفن انزال الدبابات الست المذكورة تصل الى ٢٨ دبابة متوسطة ، اي حوالي كتيبة دبابات « ت ٥٤ » أو « ت ٥٥ » مثلا ، او معدات وزنها ١٣٠٠ طن ، فضلا عن حمولة سفن « فيدرا » العشر التي لا تقل عن ٢٥٠٠ طن أخرى .

وبالإضافة الى هذه الوحدات البحرية العاملة ، هناك كاسحة الغام قديمة بريطانية الصنع تسمى « ناصر » و « كورفيت » قديمة ، بريطانية الصنع أيضا ، تسمى « السودان » وزنها القياسي ١٠٦٠ طنا وعند التحميل الكامل ١٣٤٠ طنا ، مسلحة بمدفع ١٠٢ مم ومدفعين ٢٠ مم وسرعتها ١٦ عقدة تستخدم حاليا في التدريب . كما أن هناك ٣ مركبات « هوفر كرافت » من فئة « س ر ن - ٦ » ، تحت الطلب ، بدأت البحرية المصرية في تسلمها خلال ايار (مايو) ١٩٧٧ . وترددت انباء في بعض المجالات البحرية الدولية خلال الشهور الاخيرة بان الترسانة البحرية المصرية في الاسكندرية تبني حاليا عدة زوارق صواريخ ستجهز بمحركات المانية غربية وصواريخ سطح - سطح فرنسية الصنع .

متطلبات تطوير البحرية المصرية :

والواقع ان البحرية المصرية تتكون من قوة كبيرة نسبيا ، بالقياس للقوى البحرية في دول العالم الثالث وخاصة في منطقة الشرق الاوسط ، وان هذه القوة تضم تشكيلة متوازنة متعددة المهام والقدرات الهجومية والدفاعية والبرمائية ، اذ انها تضم عددا لا بأس به من المدمرات والغواصات وزوارق الصواريخ وقناصات وكاسحات الالغام وسفن الانزال ، فضلا عن زوارق الطوربيد وفرقاطات الحراسة . وتشكل المدمرات والغواصات وزوارق الصواريخ القوة الضاربة الرئيسية في البحرية المصرية ولكن هذه القوة تحتاج حاليا الى تطوير نوعي كبير في تسليحها وقوة نيرانها ومعداتنا الالكترونية ووسائل القيادة والسيطرة والاتصالات ، تتفق والتطور الحديث في الاسلحة والسفن واساليب الحرب البحرية الحديثة عامة ، والتطويرات التي لحقت بالبحرية الاسرائيلية وكشفت عنها عمليات حرب ١٩٧٣ ، تلك التي يتوقع لها ان تلحق بها حاليا وفي المستقبل المنظور . فالمدمرات الاربعة من طراز «سكوري» ، التي تشكل القوة الرئيسية في سفن السطح الكبيرة بالبحرية المصرية ، اصبحت في حاجة ماسة لتطوير تسليحها ، اذ ان تسليحها الرئيسي المكون من ٤ مدافع تقليدية من عيار ١٣٠ / ٥٠ مم (موزعة على برجين يزن الواحد منهما ٣٠ طنا ، احدهما في المقدمة والآخر في المؤخرة) ادخلت الى الخدمة فسي البحرية السوفيتية عشية الحرب العالمية الثانية ، اصبحت غير كافية ومحدودة الفاعلية في القتال البحري الحديث ، خاصة في مواجهة زوارق الصواريخ الاسرائيلية المسلحة بصواريخ « غابرييل » التي يصل مداها الى ٢٢ كلم (وهناك طراز مطور منها يقال ان مداه يصل الى ٤٠ كلم) ، رغم ان مدى هذه المدافع يصل في حده الاقصى الى ٢٥ كلم . ذلك لان المدى الفعال عمليا اقل من المدى المذكور بنحو ثلث المسافة ، كما ان دقة وسرعة معدل النيران (المعدل ١٠ قذائف فسي الدقيقة) لن يسمح للمدمرة ان تصيب الزورق السريع والصغير الحجم نسبيا من مدى خارج مدى صواريخه ، ولذلك فانه يجب تسليح هذه المدمرات بقاذفي صواريخ « سطح - سطح » على الاقل ، او اربعة قواذف (اثنين على كل جانب ، مثل المدمرات السوفيتية من فئة « كيلدين » على سبيل المثال) ، وهو الافضل بطبيعة الحال ، وعلى ان تحمل معها صلية اخرى على الاقل من الصواريخ ، حتى لا تقل قوتها الصاروخية المذكورة عن قوة زوارق الصواريخ الاسرائيلية التي يتراوح تسليحها بين ٦ و ٨ صواريخ للزورق الواحد . وعلى ان لا يقل مدى هذه الصواريخ عن ٤٠ - ٤٥ كلم ، وان تكون نوعية اجهزة توجيهها الالكترونية اكثر تطورا من وسائل الاعاقة والتشويش الالكترونية المزودة بها زوارق الصواريخ الاسرائيلية ، وذلك مثل الانواع المطورة من صواريخ

« ستيكس » السوفيتية من طراز « س - س - ن - ١٠ » او « س - س - ن - ١١ » (وكلاهما يصل مداه الى نحو ٥٥ كلم والآخر ذو قدرة على الطيران المنخفض) او صاروخ « اوتومات » الفرنسي الطراز الذي يصل مداه الى ٦٠ - ٨٠ كلم الخ . وكذلك فان التسليح م / ط بهذه المدمرات في حاجة الى تطوير خاصة بالنسبة للمدمرتين اللتين لم يتم تحديثهما) ، وذلك باضافة قاذف أو قاذفين (مفرد او ثنائي وفقا لامكانيات التنفيذ التقني العملي) لصواريخ سطح - جو من طراز « سام ٣ » مثلا ضد الطائرات على ارتفاعات متوسطة ، فضلا عن الغاء المدافع القديمة من عيار ٨٨ مم و ٥٧ مم المزدوجة المهمة (اي المضادة لكل من الطائرات والسفن) بمدافع احدث من عيار ٧٦ مم الآلية (التي يبلغ معدل نيرانها ٦٠ قذيفة في الدقيقة ويصل مداها ضد الطائرات الى ١٠ آلاف متر وضد السفن الى ١٥ الف متر) ومدافع ثنائية من عيار ٣٠ مم او رباعية من عيار ٢٢ مم م / ط الموجهة بالرادار . وبذلك يتوفر للمدمرات دفاع ذاتي فعال ضد الطائرات يجمع بين الصواريخ والمدافع الآلية والرشاشات الموجهة بالرادار ، ويمكن في الوقت ذاته الاستفادة من المدافع ٧٦ مم الآلية في التعامل السريع الفعال ضد زوارق الصواريخ عندما تقترب الى مسافة ١٠ كلم . كما انه يحسن استبدال المدافع ١٣٠ / ٥٠ مم بالنوع الاحدث ١٣٠ / ٦٠ مم (سوفيتي الصنع) المزود بجهاز المحافظة على التوازن ، الذي يحقق دقة كبيرة في التصويب والضبط الآلي (٦) للنيران ، وذلك لرفع كفاءة التسليح الرئيسي للمدمرات بالمدافع المذكورة في الاشتباك مع الزوارق وسفن السطح ، وكذلك في قصف الاهداف الارضية الهامة او التمهيد بالنيران لعمليات الانزال البرمائي ، حيث لا تستخدم عادة الصواريخ « سطح - سطح » الموجهة ، نظرا لقلّة عددها لدى المدمرة من جهة وارتفاع تكلفتها بالقياس لتكلفة قذائف المدفعية المتوسطة من جهة اخرى ، اذ تقدر كلفة الصاروخ بنحو ١٥٠ الف جنيه استرليني ، على حين تقدر كلفة قذيفة المدافع المذكورة بنحو ٥٠ جنيها فقط . كما انه يحسن اعادة تسليح زوارق « اوسا » الصاروخية بمدفع مزدوج المهمة عيار ٧٦ مم الآلي بدلا من احد مدفعية الثنائيين عيار ٣٠ مم حتى يكون ذو قدرة فعالة في الاشتباك بالمدافع مع الزوارق والاهداف الارضية . ولزيادة فاعلية الدفاع المضاد للطائرات التي تطير على ارتفاعات منخفضة ، ولطائرات الهليكوبتر المسلحة المعادية ، فانه يجب تسليح المدمرات وسفن السطح الاخرى عموما وزوارق الصواريخ بصواريخ م / ط قصيرة المدى مثل « سام ٩ » او « سلام » البريطانية الحديثة ، التي تصلح للاستخدام من فوق برج قيادة الغواصات ايضا . ونتيجة لما كشفت عنه خبرة معارك حرب ١٩٧٣ البحرية من

حيث تجهيز زوارق الصواريخ الاسرائيلية بمعدات ووسائل اعاقا الكترونية بالخداع كانت تظهر للزوارق العربية اهدافا وهمية او مخادعة تجتذب اليها صواريخها « ستيكس » فضلا عن معدات الاعاقا السلبية ، ومعدات الاعاقا اللاسلكية ذات الذبذبات العالية للغاية المضادة لشبكات الاتصال والسيطرة على الزوارق ، فانه يجب تطوير معدات ووسائل الحرب الالكترونية ومعدات الاتصال والسيطرة الموجودة في المدمرات وسفن السطح وزوارق الصواريخ لدى البحرية المصرية . وذلك حتى تستطيع زوارق الصواريخ ، والمدمرات حال تسليحها بالصواريخ ، ان تستخدم صواريخها المتفوقة في بعد المدى وقوة الرأس المتفجر بفاعلية مثلما كان الامر عند اغراق المدمرة « ايلات » عام ١٩٦٧ .

وبالنسبة للغواصات فانه يجب تطوير معداتها الالكترونية واللاسلكية وتزويدها بمعدات ووسائل اعاقا ضد الصواريخ واجهزة الرادار الباحثة عنها ، كما يحسن ان تزود بالصواريخ م / ط الصغيرة والقصيرة المدى لتواجه طائرات الهليكوبتر المضادة للغواصات . ويجدر البحث في الامكانات التقنية العلمية الكفيلة بتطوير بعض الغواصات من فئة « دبليو » بحيث تكون قادرة على التسليح بصاروخين « سطح - سطح » من نوع « ستيكس » او « اوتومات » المضاد للسفن ، او من نوع « س س - ن - ٢ » المعروف باسم « شادوك » السوفيتي الصنع المضاد للسفن او الاهداف الارضية الحيوية لدى يزيد عن ٢٠٠ كلم ، وذلك على ضوء الخبرة السوفيتية في تطوير هذا النوع من الغواصات على النحو المذكور ، والتي اسفرت عن وجود نوعين من غواصات فئة « دبليو » المطورة احدهما تطلق عليه المراجع الغربية اسم (W - twin cylinder) وهو يحمل صاروخين « شادوك » في مؤخرة سطح الغواصة ، والثاني مزود باربعة انابيب اطلاق لهذه الصواريخ في وسط جسم الغواصة تطلق عليه المراجع الغربية اسم « W - Long Bim » .

وبطبيعة الحال فانه من المفروض ، بل من الضروري ، ان تتزود البحرية المصرية بمدمرة او مدمرتين (او فرقاطتين) حديثتين مزودة بصواريخ « سطح - سطح » و « سطح - جو » الى جانب مختلف انواع المدافع الآلية الحديثة والمعدات الالكترونية المتطورة وطائرات هليكوبتر مضادة للغواصات ، وكذلك بغواصة او اكثر من نوع حديث وزوارق صواريخ بعيدة المدى ، وذلك اما من الاتحاد السوفيتي اذا ما تحسنت العلاقات المصرية - السوفيتية في المستقبل القريب ، او من بريطانيا وفرنسا اذا ما سمحت العلاقات معهما بشراء مثل هذه الاسلحة البحرية المتطورة . ولكن يبقى تطوير الاسلحة الموجودة حاليا هو الشيء الاكثر اهمية وواقعية وسهولة نسبية ، نظرا لانه لا يمكن عمليا استبدال كل هذا العدد من السفن والزوارق والغواصات بغيرها اكثر حداثة في زمن

قصير نسبيا ، حتى لو كانت العلاقات والاعتبارات السياسية والاستراتيجية مع الاتحاد السوفييتي او الدول الغربية تسمح بالحصول على هذه الاسلحة والمعدات الحديثة دون اي عقبات •

واخيرا ، بل ربما كان الاصح أن نقول قبل كل شيء ، فان البحرية المصرية في حاجة الى تخصيص قوة جوية متوازنة التشكيل ، تعمل معها بتعاون وثيق وتحت قيادتها المباشرة في الاعداد والتدريب والعمليات • تضم طائرات للدورية البحرية بعيدة المدى ، ويمكن أن تقوم بعض القاذفات « ت يو - ١٦ » بهذه المهمة ، خاصة وان هذه الطائرات مصممة اصلا لهذه المهمة ، مهمتها الاستطلاع وتوجيه القوة البحرية نحو اهدافها ، وكذلك مهاجمة السفن الكبيرة بصواريخها المضادة للسفن من نوعي « كيتل » و « كيلت » ، وتجهز بعضها بصواريخ اخرى صالحة للاستخدام ضد زوارق الصواريخ • فضلا عن بعض اسراب القاذفات المقاتلة من طراز « سوخوي - ٧ » بعد تجهيزها بصواريخ جو - سطح ، وبعض اسراب المقاتلات « ميغ ٢١ » بعيدة المدى ، وطائرات هليكوبتر مضادة للغواصات والزوارق قادرة على العمل ليلا مثل طائرات « سي كنغ » ، التي يوجد منها حاليا لدى الاسطول المصري نحو ٦ طائرات ، خاصة وأن خبرة استخدام طائرات الهليكوبتر مع الزوارق الصاروخية الاسرائيلية خلال المعارك البحرية التي جرت اثناء حرب ١٩٧٣ ، قد اثبتت مدى فاعلية هذه الطائرات في عمليات الاستطلاع البحري وتوجيه الزوارق الاسرائيلية نحو اهدافها البحرية والقيام باعمال الاعاقة الالكترونية ، مما ساعد على رفع كفاءة صواريخ « غابرييل » الاقصر مدى من صواريخ « ستيكس » ، هذا فضلا عن فاعلية هذه الطائرات في مهاجمة الزوارق بالصواريخ الموجهة « جو - سطح » •

تلك هي باختصار الخطوط العريضة لمتطلبات تطوير البحرية المصرية اللازمة للاستفادة الفعالة من تفوقها الكمي والمتوازن في الاسلحة البحرية المختلفة • وسوف نتابع في الحلقة الثانية ، والاخيرة ، من دراستنا هذه بقية ميزان القوى البحري العربي - الاسرائيلي ومتطلبات استخدام القوة البحرية العربية بكفاءة وفاعلية في البحر الاحمر خاصة ، وكذلك في البحر الابيض المتوسط في ضوء احتمال تحول المواجهة في البحر الاحمر الى مواجهة شاملة في مختلف مسارح العمليات البحرية •